



# VERWALTUNGSGERICHT TRIER

## URTEIL

### IM NAMEN DES VOLKES

In dem Verwaltungsrechtsstreit  
des Herrn \*\*\*,

- Kläger -

g e g e n

den Landkreis Bernkastel-Wittlich, vertreten durch den Landrat, Kurfürstenstraße  
16, 54516 Wittlich,

- Beklagter -

w e g e n      Verkehrsrechts

hat die 9. Kammer des Verwaltungsgerichts Trier aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 22. April 2024, an der teilgenommen haben

\*\*\*  
\*\*\*  
\*\*\*  
\*\*\*  
\*\*\*

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar.

### **Tatbestand**

Der Kläger wendet sich gegen die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einem bestimmten Streckenabschnitt der Bundesstraße B 50 neu.

Mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 15. Juni 2020 wurde die Beschilderung der Bundesstraße B 50 neu zwischen der Anschlussstelle Altrich und der Anschlussstelle Longkamp durch den Beklagten neu geregelt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf Teilen der Strecke auf 120 km/h festgesetzt. Ab ca. Kilometer 86,7 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h festgesetzt. Bei dem streitgegenständlichen Streckenabschnitt handelt es sich um eine langgezogene Rechtskurve, an die sich eine Gerade und an diese im weiteren Streckenverlauf wiederum eine Rechtskurve anschließt. Ein asphaltierter Seitenstreifen ist etwa ab Kilometer 87, 2 nicht vorhanden. Bis etwa Kilometer 87,9 schließt sich rechts an die Asphaltierung eine grasbewachsene Böschung an, ab Kilometer 87,9 befindet sich unmittelbar neben der Fahrbahnbegrenzung eine Leitplanke. Vor Kilometer 86,7 beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h, nach Kilometer 88,2 gilt die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h fort.

Am 24. Februar 2023 befuhr der Kläger erstmals den streitgegenständlichen Streckenabschnitt und nahm bei dieser Gelegenheit die Verkehrszeichen, welche die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h festsetzen, zur Kenntnis.

Am 6. Juni 2023 legte der Kläger Widerspruch gegen die Allgemeinverfügung zur Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h auf dem Streckenabschnitt der B 50 neu in Fahrtrichtung Morbach, beginnend etwa ab km 86,7 auf etwa 1.500 m Länge ein. Zur Begründung seines Widerspruchs führte er aus, auf dem Streckenabschnitt bestünde keine Gefahrenlage, die eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h rechtfertigen könnte. Der Beklagte habe ermessensfehlerhaft gehandelt, denn er habe die Empfehlung des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz – LBM – zum Gegenstand der Anordnung gemacht, ohne selbst zu entscheiden. Der Kläger fühle sich durch die Anordnung in seinen Rechten aus Art. 2 Grundgesetz – GG – verletzt.

Mit Widerspruchsbescheid vom 30. Oktober 2023, zugestellt am 2. November 2023, wies der Beklagte den Widerspruch zurück. Zur Begründung führte er aus, die Voraussetzungen der Anordnung einer Verkehrsbeschränkung lägen für den relevanten Straßenabschnitt vor. Die besonderen örtlichen Verhältnisse begründeten eine erhöhte Gefahr, indem sie die Eintrittswahrscheinlichkeit für Unfallschäden auf dem betroffenen Streckenabschnitt deutlich erhöhten. Das Nichtvorhandenseins eines Standstreifens bedinge einen geringeren Querschnitt des Streckenabschnitts. Es fehle daher an einer Möglichkeit, verunfallte oder liegengebliebene Fahrzeuge außerhalb der Fahrbahn abzustellen, sodass diese zumeist den rechten Fahrstreifen blockieren dürften. Um eine solche Beschränkung der Fahrbahn rechtzeitig zu erkennen, bedürfe es einer der Streckenführung und den Sicherverhältnissen angepassten Geschwindigkeit. Der betroffene Streckenabschnitt zeichne sich für etwa 0,5 km durch eine langgezogene Rechtskurve aus, an welche sich nach einem für etwa 0,5 km geradeaus verlaufenden Streckenabschnitt eine erneute langgezogene Rechtskurve anschließe. Im Bereich der Rechtskurven sei ein frühzeitiges Erkennen von Streckenhindernissen erschwert, ein rechtzeitiges Erkennen bei hohen Geschwindigkeiten dürfe kaum möglich sein. Insgesamt weise die Strecke einen kurvigen Verlauf auf, bei dem die Sicht zusätzlich durch die zu umfahrenden Erhebungen in der Hunsrücklandschaft eingeschränkt sei. Weiterhin seien

besondere Witterungsverhältnisse zu berücksichtigen. In der Herbstzeit bilde sich häufig starker Frühnebel, der die Sichtverhältnisse auf der Strecke zusätzlich negativ beeinflusse, im Winter sei immer wieder Schnee- und Eisglätte festzustellen.

Der Kläger hat am 7. November 2023 Klage erhoben.

Er wiederholt sein Vorbringen aus der Widerspruchs begründung und trägt ergänzend vor, es handele sich um eine durch eine mittig angebrachte Leitplanke getrennte Straße mit jeweils zwei Fahrspuren in jede Richtung, teilweise mit und teilweise ohne Seitenstreifen. Die Straße befinde sich – da quasi neu – in einem hervorragenden Ausbaustand. Äußere Einflüsse auf die Verkehrssicherheit wie Seitenwind oder Wildwechsel seien durch eine entsprechende bauliche Gestaltung mittels Trassenführung mit hohen seitlichen Wänden und einer Einbettung in Böschungshügel sowie einem die gesamte Länge abdeckenden Wildschutzaun weitestgehend ausgeschlossen worden. Er sehe überhaupt kein Problem, den streitgegenständlichen Streckenabschnitt mit einer Richtgeschwindigkeit von 130 km/h oder schneller zu befahren, ohne jemanden zu gefährden. Die Sichtweite betrage an jeder Stelle auf diesem Streckenabschnitt mindestens 250 m. Soweit der Beklagte ausgeführt habe, die Streckencharakteristik der B 50 bis Rheinböllen nicht durchbrechen zu wollen, sei festzustellen, dass die Weiterführung der B 50 zwischen Simmern und Rheinböllen ebenfalls vierspurig ohne Standstreifen ausgebaut und auf diesem Abschnitt dennoch eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf über 10 km Länge festgesetzt sei. Nebel, Straßenglätte und zu umfahrende Hügel stellten keine Spezifika des Streckenabschnitts ohne Seitenstreifen dar, diese Umstände gälten für den gesamten Streckenabschnitt zwischen Altrich und Longkamp. Auch ohne Kurve könne der Wegfall des Seitenstreifens erst unmittelbar davor erkannt werden. Der Beklagte habe keinerlei abwägungsrelevante Fakten dargestellt, sondern lediglich die durch den LBM erarbeiteten Pläne zur Beschilderung der Strecke in eine verkehrsrechtliche Anordnung umgesetzt. Es sei zu befürchten, dass die Anordnung aus sachfremden Erwägungen ergangen sei, etwa aus politischer Motivation oder aus fiskalischen Motiven.

Der Kläger beantragt:

Die verkehrsrechtliche Anordnung vom 15. Juni 2020 bezüglich der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h auf dem Streckenabschnitt der B 50 neu in Fahrtrichtung Morbach, beginnend etwa ab km 86,7 auf ca. 1500 m Länge, in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 30. Oktober 2023 wird aufgehoben.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er bezieht sich auf seine Ausführungen im Widerspruchsbescheid und trägt ergänzend vor, neben den bereits genannten Umständen stelle auch die Prognose der Verkehrsbelastung, die von einem hohen Lkw-Anteil ausgegangen sei, weshalb in Ansehung der Gefälle- und Steigungsstrecken von hohen Geschwindigkeitsdifferenzen auszugehen gewesen sei, einen Umstand besonderer örtlicher Verhältnisse dar. Schlechte Sichtverhältnisse führten erfahrungsgemäß zu einer späten Erkennbarkeit von Besonderheiten in der Streckenführung, dem Streckenausbau sowie von Streckenhindernissen und begründeten damit ein erhöhtes Risiko. Dieses Risiko würde durch große Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den verschiedenartigen Verkehrsteilnehmern sowie saisonal auftretendem Nebel oder Straßenglätte zusätzlich erhöht. Zwar stellten Nebel und Straßenglätte keine Spezifika des in Rede stehenden Straßenabschnitts dar, doch falle die Bewertung für diesen Streckenabschnitt ohne Strandstreifen aufgrund der Kombination der besonderen örtlichen Verhältnisse anders aus als für Streckenabschnitte mit Standstreifen. All diese Aspekte seien im Vorfeld der Anordnung umfassend abgewogen und der Ermessensentscheidung zugrunde gelegt worden. Der Anordnung sei eine Vielzahl von Gesprächen und Erörterungsterminen zur Abstimmung vorausgegangen. Die Planunterlagen seien im Nachgang zu den Erörterungen jeweils an die Ermessenserwägungen angepasst worden. Der Beklagte habe sich der Expertise anderer Stellen wie der zuständigen Straßenbaubehörde, der Polizei und der Straßenmeisterei bedient und diese in die Bewertung einbezogen. Dies sei nach der maßgeblichen Verwaltungsvorschrift nicht nur unschädlich, sondern vielmehr verpflichtend gewesen. Die abschließende Ermessensentscheidung sei beim Beklagten verblieben und von diesem auch vorgenommen worden. Die durch den LBM vorgelegten Beschilderungs- und Markierungspläne, welche zum Bestandteil der

verkehrsrechtlichen Anordnung vom 15. Juni 2020 gemacht worden seien, seien das Ergebnis des abschließenden Abstimmungstermins vom 4. Juni 2020.

Die Kammer hat Beweis erhoben durch Inaugenscheinnahme der Örtlichkeit. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Niederschrift der mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

Die weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes ergeben sich aus der Gerichtsakte und der Verwaltungsakte des Beklagten, auf die Bezug genommen wird und die ebenso Gegenstand der Entscheidungsfindung waren wie das Protokoll der mündlichen Verhandlung.

### **Entscheidungsgründe**

Die zulässige (I.) Klage ist unbegründet (II.) und daher abzuweisen.

I. Die Klage ist als Anfechtungsklage im Sinne des § 42 Abs. 1 Var. 1 Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – statthaft.

Bei Gebots- und Verbotsschildern im Straßenverkehr handelt es sich um Dauerverwaltungsakte in Form von Allgemeinverfügungen, die mit der Anfechtungsklage angreifbar sind. Durch Befolgung oder Übertretung des Verbots im Einzelfall tritt keine Erledigung ein (ständige Rechtsprechung des BVerwG, vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 9. Juni 1967 – VII C 18.66 –, BVerwGE 27, 181, 182 f.; (BVerwG, Urteil vom 13. Dezember 1979 – 7 C 46/78 –, BVerwGE 59, 221, 224 f.; BVerwG, Urteil vom 21. August 2003 – 3 C 15/03 –, juris Rn. 16). Der Kläger ist hinsichtlich der Anfechtungsklage auch klagebefugt im Sinne des § 42 Abs. 2 Var. 1 VwGO, denn er wurde bereits durch das einmalige Befahren des streitgegenständlichen Streckenabschnitts zum Adressaten der Allgemeinverfügung, wodurch er in rechtlich beachtlicher Weise belastet worden ist. Bei Adressaten von belastenden Verwaltungsakten darf grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass die Widerspruchs- bzw. Klagebefugnis gegeben ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. August 2003 – 3 C 15/03 –, juris Rn. 18).

Die Klage ist auch im Übrigen zulässig. Insbesondere wurde ordnungsgemäß ein erfolgloses Vorverfahren durchgeführt, indem der Widerspruch des Klägers als

zulässig, aber unbegründet zurückgewiesen wurde. Der Widerspruch war nicht wegen Versäumung der Widerspruchsfrist als unzulässig zurückzuweisen. Die Widerspruchsfrist betrug mangels einer – für verkehrsrechtliche Anordnungen nicht üblichen und auch nicht zweckmäßigen Rechtsbehelfsbelehrung – gemäß § 58 Abs. 2 VwGO abweichend von § 70 Abs. 1 VwGO ein Jahr nach Bekanntgabe des Verwaltungsakts. Diese Frist hat der Kläger mit seinem am 6. Juni 2023 eingelegten Widerspruch auch gewahrt. Dem Kläger wurde die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf dem betroffenen Streckenabschnitt bei seiner erstmaligen Befahrung am 24. Februar 2023 – so der klägerische Vortrag, welchem der Beklagte nicht entgegengetreten ist – im Zuge der erstmaligen Möglichkeit der Wahrnehmung durch den Kläger bekanntgegeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 37/09 –, BVerwGE 138, 21, 24, Rn. 15 f.).

II. Die Klage ist indes nicht begründet. Die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den streitgegenständlichen Streckenabschnitt auf 100 km/h durch den Beklagten ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde durch den Beklagten in formell ordnungsgemäßer Weise festgesetzt (1.). Die Tatbestandsvoraussetzungen einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen vor (2.). Ermessensfehler sind nicht ersichtlich (3.). Schließlich ist die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h auch verhältnismäßig (4.).

1. Die Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h ist formell rechtmäßig, insbesondere war der Beklagte als Straßenverkehrsbehörde für die verkehrsrechtliche Anordnung sachlich zuständig gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsordnung – StVO – i.V.m. §§ 3 Abs. 1 Nr. 1, 5 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Satz 2 der Landesverordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts. Soweit der Kläger in der mündlichen Verhandlung vorgetragen hat, der LBM habe die gegenwärtige Beschilderung bereits im November 2019 und damit vor Erlass der verkehrsrechtlichen Anordnung durch den Beklagten vorgenommen, mag die Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufgrund der Vornahme durch den LBM als nicht zuständige Behörde in der Zeit von der Eröffnung der Straße im November 2019 bis zum 15. Juni 2020 als formell rechtswidrig angesehen werden können. Spätestens seit

dem 15. Juni 2020 jedoch ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h durch den Beklagten als sachlich zuständige Behörde festgesetzt worden.

2. Die Tatbestandsvoraussetzungen einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen vor. Auf dem streitgegenständlichen Streckenabschnitt der B 50 neu gilt keine gesetzlich festgelegte Höchstgeschwindigkeit (a.). Es besteht jedoch auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (b.)

a. Auf dem Streckenabschnitt gilt keine gesetzlich festgelegte Höchstgeschwindigkeit. Zwar beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit Pkw und anderen Kfz mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t außerhalb geschlossener Ortschaften gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2c Satz 1 StVO grundsätzlich 100 km/h. Bei der B 50 neu handelt es sich indes um eine Straße, die mindestens zwei durch Fahrstreifenbegrenzung oder durch Leitlinien markierte Fahrstreifen für jede Richtung hat, sodass gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2c Satz 3 StVO die grundsätzliche Geschwindigkeitsbegrenzung des § 3 Abs. 3 Nr. 2c Satz 1 StVO nicht gilt. Auf dieser Strecke gilt daher in Abwesenheit besonderer behördlicher Anordnung von Gesetzes wegen keine Geschwindigkeitsbegrenzung (BeckOK StVR/Krenberger, 22. Ed. 15.1.2024, StVO § 3 Rn. 98).

b. Ermächtigungsgrundlage für die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 1, Satz 3 StVO. Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Hinsichtlich der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen wird dieser Grundsatz durch § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO konkretisiert, wonach Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter

erheblich übersteigt. § 45 Abs. 1 StVO setzt somit in Verbindung mit § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, für welche die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h nicht gilt, eine Gefahrenlage voraus, die erstens (aa.) auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und zweitens (bb.) das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere: Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich übersteigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 37/09 –, BVerwGE 138, 21, 27 f. Rn. 24). Dies ist hinsichtlich des streitgegenständlichen Streckenabschnitts der Fall.

aa. Besondere örtliche Verhältnisse in diesem Sinne können unter anderem der Ausbauzustand der Straße, die Streckenführung, spezielle örtliche Gegebenheiten wie Kurven, Steigungen und Gefälle, häufig auftretender Nebel, die Verkehrsbelastung, der Anteil des Schwerlastverkehrs, eine große Verkehrsdichte, eine dichte Folge von (Autobahn-)Auffahrten und (Autobahn-)Abfahrten oder die Zusammenführung von Verkehrsströmen sein (vgl. BVerwG, Beschluss vom 12. September 1995 – 11 B 23/95 – juris Rn. 7; BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 37.09, BVerwGE 138, 21, 28 Rn. 26; OVG RP, Urteil vom 25. August 2016 – 7 A 10885/14 –, AS 46, 109, 114).

Ausweislich der Verwaltungsakte des Beklagten wurde die gesamte Ausbaustrecke der B 50 neu zwischen dem Autobahnkreuz Wittlich und dem Ende der Ausbaustrecke bei Longkamp – und somit auch der streitgegenständliche Streckenabschnitt – mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h geplant. In den Unterlagen heißt es dazu:

#### „4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

##### 4.1 Trassierung

##### 4.1.1 Gewählte Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente

Der Streckenabschnitt der B 50 neu wird entsprechend der vorgesehenen Netzfunktion in die Kategorie A I, großräumige Straßenverbindung, eingestuft. Hieraus ergibt sich für die Trassierung der B 50 neu eine Entwurfsgeschwindigkeit von  $V_e=100$  km/h; die zulässige Höchstgeschwindigkeit ( $V_{zul.}$ ) wird auf 120 km/h begrenzt.“

Daraus ergibt sich, dass die Ausbaustrecke zum einen aufgrund ihrer Streckenführung, zum anderen aufgrund der gewählten Trassierungselemente von vorneherein auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt war. Unter Beachtung des § 3 Abs. 3 Nr. 2c Satz 3 StVO, wonach eine Höchstgeschwindigkeit auf derartigen Strecken gesetzlich nicht angeordnet wird, bestehen daher bereits aus der Art der gewählten Straßenbauelemente für die gesamte Länge der B 50 neu besondere örtliche Verhältnisse im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, welche die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit rechtfertigen. Dies gilt auch für den streitgegenständlichen Streckenabschnitt als Teil der gesamten Ausbaustrecke der B 50 neu. Des Weiteren zeichnet sich die Ausbaustrecke durch Gefälle- und Steigungsstrecken und einen hohen prognostizierten Lkw-Anteil aus. Insbesondere im Herbst ist mit Frühnebel, im Winter zudem mit Glatteis zu rechnen. Diese Besonderheiten stellen ebenfalls Elemente besondere örtlicher Verhältnisse in dem vorgenannten Sinne dar. Hinsichtlich des Streckenabschnitts ab Kilometer 86,7 besteht weiterhin die Besonderheit, dass alsbald nach Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h der asphaltierte Seitenstreifen zwischen der rechten Fahrbahn und der Leitplanke wegfällt, sodass sich seitlich an die Fahrbahn zunächst ein Grünstreifen mit Überleitung zu einer ansteigenden Böschung und sodann unmittelbar die Leitplanke anschließt. Zudem verläuft die Strecke zwischen Kilometer 87,2 und Kilometer 87,7 in einer langgezogenen Rechtskurve, welche eine Erhebung umfährt, wodurch die Sicht entlang der Strecke auf etwa 150 m beschränkt ist. Dadurch ergeben sich für den streitgegenständlichen Streckenabschnitt über die generelle Ausrichtung der B 50 neu auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h hinaus auch im Vergleich zum Rest der Strecke besondere örtliche Verhältnisse im Sinne des § 45 Abs. 9 StVO.

bb. Eine das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigende Gefahrenlage besteht nicht erst dann, wenn alsbald mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten würden. Denn unter Berücksichtigung, dass es im Zusammenhang mit der auch vorliegend betroffenen Unfallvermeidung um die Abwehr von Gefahren für Leib und Leben geht, ist nach allgemeinen Grundsätzen des Gefahrenabwehrrechts ein behördliches Einschreiten bereits bei geringeren Wahrscheinlichkeiten des Schadenseintritts zulässig und geboten. Mithin fordert § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO

keine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit. Die Vorschrift setzt vielmehr nur – aber immerhin – eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts voraus. Erforderlich ist somit eine entsprechende konkrete Gefahr, die auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 37.09 –, BVerwGE 138, 21, 29 Rn. 27). Liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen aus § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO vor, folgt aus § 45 Abs. 1 StVO, der von Abs. 9 modifiziert, nicht aber verdrängt wird (vgl. OVG RP, Urteil vom 25. August 2016 – 7 A 10885/14 –, AS 46, 109, 114; BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 37.09 –, BVerwGE 138, 21, 27 f. Rn. 24), dass auch Maßnahmen im Regelungsbereich des § 45 Abs. 9 StVO im Ermessen der zuständigen Behörden stehen. Soweit es um die Auswahl der Mittel geht, mit denen die konkrete Gefahr bekämpft oder gemildert werden soll, ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen (vgl. OVG RP, Urteil vom 25. August 2016 – 7 A 10885/14 –, AS 46, 109, 114; BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 37.09 –, BVerwGE 138, 21, 31 Rn. 35 m.w.N.).

Aus den vorstehend dargestellten örtlichen Besonderheiten ist die offensichtliche Befürchtung abzuleiten, dass, sähe die zuständige Straßenverkehrsbehörde von jeglicher gefahrenvermindernder Tätigkeit ab, alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten würden, womit das Vorliegen einer konkreten Gefahr (vgl. grundlegend BVerwG, Urteil vom 13. Dezember 1979 – 7 C 46/78 –, BVerwGE 59, 221, 225) belegt ist. Denn wäre anzunehmen, dass die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO abzulehnen wären und daher auf dem betroffenen Streckenabschnitt keine Festsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgen dürfte, würde auf dem Streckenabschnitt nicht nur die derzeit festgesetzte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h nicht gelten, sondern es müsste darüber hinaus auch die aufgrund vorangegangener Verkehrszeichen geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ebenfalls aufgehoben werden, da diese ihrerseits eine Beschränkung des fließenden Verkehrs außerhalb geschlossener Ortschaften im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO darstellt, deren Anordnung durch das Nichtvorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen ebenfalls rechtswidrig wäre. In dem streitgegenständlichen Streckenbereich würde daher keine Geschwindigkeitsbegrenzung gelten. Dies würde dazu führen, dass unmittelbar vor einer langgezogenen, schlecht einsehbaren Rechtskurve in einem

Streckenabschnitt ohne asphaltierten Seitenstreifen die zuvor geltende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h aufgehoben und somit herannahenden Fahrzeugführern suggeriert würde, es wäre sicher, den folgenden Streckenabschnitt mit einer Geschwindigkeit jenseits von 120 km/h zu befahren. Dabei ist das Gegenteil der Fall, denn durch die langgezogene Rechtskurve beträgt die Sichtweite auf eine Strecke von etwa 500 m nur etwa 150 m. Verkehrshindernisse wie liegengebliebene oder verunfallte Fahrzeuge, die wegen des fehlenden Seitenstreifens nicht auf diesen ausweichen können, aber auch etwa langsam fahrende Lkw sind in diesem Bereich nur kurzfristig zu erkennen. Insoweit bedarf es einer langsameren Fahrgeschwindigkeit, um die potenziellen Hindernisse rechtzeitig wahrnehmen und angemessen auf sie reagieren zu können. Es ist ohne weiteres ersichtlich, dass in dieser Situation schnellere Geschwindigkeiten das allgemeine Unfallrisiko erhöhen. Soweit der Kläger vorträgt, es sei nicht beachtlich, dass kein Seitenstreifen vorhanden sei, da verunfallte oder liegengebliebene Fahrzeuge auch auf dem Grünstreifen abgestellt werden könnten, gilt dies zum einen lediglich für einen Abschnitt von etwa 1,2 km – davon nur etwa 200 m außerhalb des Kurvenbereichs – der streitgegenständlichen Strecke von etwa 1,5 km, da sich ab Kilometer 87,9 die Leitplanke unmittelbar an die rechte Fahrbahnbegrenzung anschließt. Auch in dem Bereich ohne Leitplanke kann indes nicht davon gesprochen werden, dass die dort vorhandene auslaufende Asphaltierung in Verbindung mit der grasbewachsenen Grünfläche, die in eine Anhöhe mündet, einem asphaltierten, ebenen Seitenstreifen gleichzustellen ist, der das sichere und standfeste Abstellen eines Fahrzeugs wie auch etwa eines Warndreiecks ermöglicht, zumal sich der Großteil dieses Abschnitts im Kurvenbereich befindet. Eine andere Beurteilung ergibt sich auch nicht aus dem klägerischen Vortrag, Pannen seien auf dem Streckenabschnitt kaum zu erwarten und kämen, wie auch Unfälle, ständig und überall vor. Zwar ist dem Kläger insoweit recht zu geben, dass Unfälle und Pannen keine Besonderheit des in Rede stehenden Streckenabschnitts darstellten und die vorausschauende Teilnahme am Straßenverkehr jederzeit das Bewusstsein voraussetzt, dass solche Ereignisse eintreten können. Es ist dann aber abhängig von den örtlichen Verhältnissen der betroffenen Strecke, welcher Grad von Gefährlichkeit sich aus solchen Pannen und Unfällen ergeben kann. Dieser ist auf einer geraden, gut einsehbaren, mit einem asphaltierten Seitenstreifen ausgestatteten Strecke sicherlich als geringer

einzuschätzen als in einem durch eine langgezogene Kurve und eine insgesamt hügelige Landschaft geprägten Streckenabschnitt ohne Seitenstreifen.

Aus den vorgenannten Erwägungen ergibt sich, dass die Voraussetzungen einer Beschränkung bzw. Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem streitgegenständlichen Streckenabschnitt dem Grunde nach vorliegen. Auf welche Geschwindigkeit die zulässige Höchstgeschwindigkeit sodann festzusetzen ist, etwa 120 km/h oder 100 km/h oder eine gänzlich andere Geschwindigkeit, ist eine Frage des Ermessens der zuständigen Behörde und der Verhältnismäßigkeit, nicht aber der Tatbestandsvoraussetzungen.

3. Die Entscheidung des Beklagten, dieser Gefahrenlage durch die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zu begegnen, ist frei von Ermessensfehlern. Soweit der Kläger fiskalische oder politische Erwägungen und damit sachfremde Erwägungen geltend macht, handelt es sich dabei um eine Behauptung ins Blaue hinein, welche er nicht substantiiert zu begründen vermochte und hinsichtlich welcher das Gericht daher keinen weiteren Aufklärungsbedarf gesehen hat. Auch der klägerische Vortrag, der Beklagte habe keine eigene Ermessensentscheidung getroffen, sondern lediglich den Vorschlag des LBM hinsichtlich der Beschilderung „abgenickt“, worin ein Fall des Ermessensausfalls gesehen werden könnte, überzeugt nicht. Der Beklagte hat sowohl schriftsätzlich als auch durch seine anwesenden Vertreterinnen in der mündlichen Verhandlung zur Überzeugung des Gerichts dargelegt, dass die Entscheidungen zur Beschilderung der Strecke zum einen teilweise weit vor der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 15. Juni 2020 getroffen wurde und zum anderen durch Rücksprache mit dem Katastrophenschutz, der Polizei, der Straßenmeisterei und der Straßenbaubehörde immer wieder angepasst wurde. Aus diesem – glaubhaften – Vortrag ist ersichtlich, dass der Beklagte über viele Monate und Jahre hinweg immer wieder neue Erwägungen angestellt hat, auf welche Weise die Regelung des Straßenverkehrs auf der B 50 neu erfolgen sollte. Dieser ständig wiederkehrenden Ermessensbetätigung steht es daher nicht entgegen, dass der finale Beschilderungsplan nicht aus der Feder des Beklagten selbst stammt, sondern vom LBM vorgelegt wurde. Dies gilt selbst dann, wenn die tatsächliche Beschilderung zeitlich vor Erlass der verkehrsrechtlichen Anordnung erfolgt sein sollte, solange nicht anzunehmen ist, dass der Beklagte – sein Ermessen oder den

entsprechenden Spielraum verkennend – im Vorhinein keine Ermessenserwägungen angestellt hat (zum Ermessensnichtgebrauch vgl. Kopp/Schenke/Ruthig, VwGO, 29. Auflage 2023, § 114 Rn. 7a m.w.N.). Zudem ist auch in der Entscheidung des Beklagten, den durch den LBM vorgelegten Beschilderungsplan unverändert in seine verkehrsrechtliche Anordnung zu übernehmen, eine Ermessensausübung des Beklagten zu sehen, da insoweit zur Überzeugung des Gerichts feststeht, dass der Beklagte die verkehrsrechtliche Anordnung erlassen hat, weil der vorgelegte Beschilderungsplan des LBM seinem Willen entsprach und nicht, weil er sich durch diesen und die zu diesem Zeitpunkt bereits bestehende Beschilderung gebunden gefühlt hätte (einen Fall des Ermessensausfalls im Falle der Annahme des Gebundenseins an Vorgaben anderer Stelle VGH München, Beschluss vom 6. November 2020 – 20 CS 20.2573, BeckRS 2020, 29937).

4. Zuletzt ist die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h auch verhältnismäßig. Insbesondere ist sie zum Schutz der potenziell betroffenen Rechtsgüter auch erforderlich. Eine Aufhebung der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h, welche de facto die Weitergeltung der räumlich zuvor angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zur Folge hätte oder aber die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h stellen kein gleich gut geeignetes, die geschützte Rechtsposition weniger beeinträchtigendes Mittel dar. Wie bereits ausgeführt, zeichnet sich der betroffene Streckenabschnitt durch eine zunächst langgezogene Rechtskurve unter Wegfall des Seitenstreifens aus. Diese über die allgemeine Ausrichtung der Straße auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h hinausgehende besonderen örtlichen Verhältnisse rechtfertigen eine über die allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung hinausgehende weitere Geschwindigkeitsbegrenzung. Mit Abschluss der Rechtskurve ist die aus der Kombination des fehlenden Seitenstreifens und der schlechten Einsehbarkeit resultierende besondere Gefahrenlage grundsätzlich abgeschlossen, sodass im Anschluss eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h grundsätzlich in Betracht käme. Zu beachten ist aber, dass sich nach der derzeit geltenden Beschilderung auf Grundlage der verkehrsrechtlichen Anordnung ein Straßenabschnitt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h anschließt und sich der für die Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Betracht kommende Abschnitt daher nur auf

500 m beläuft. Der gerade verlaufende Teil des streitgegenständlichen Streckenabschnitts kann nicht isoliert betrachtet werden, die Beurteilung muss vielmehr unter Beachtung der vorausgehenden und nachfolgenden Streckenabschnitte erfolgen. Insoweit können der Wunsch, schnell ans Ziel zu kommen, das Bemühen, Treibstoff zu sparen und das natürliche Beharrungsvermögen dazu führen, dass Fahrzeugführer sich oft erst zögerlich auf eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit einstellen. Eine Verstetigung der Geschwindigkeit kann der Verkehrssicherheit deshalb oft wesentlich zuträglicher sein als eine in kurzen Abständen wechselnde Höchstgeschwindigkeit (vgl. VG Köln, Urteil vom 28. Januar 2008 – 11 K 153/07 –, juris Rn. 47, juris). Von einer solchen Situation ist hier auszugehen, da die kurzzeitige Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h dazu verleiten könnte, der sich anschließenden – hier nicht streitgegenständlichen – erneuten Absenkung nicht mit der gebotenen Aufmerksamkeit zu begegnen. Des Weiteren ist die sich rechts an die Fahrbahn anschließende Böschung etwa auf Höhe von Kilometer 88,1 wegen eines senkrecht zur Fahrbahn und darunter verlaufenden Wirtschaftsweges unterbrochen, sodass in diesem etwa 50 m langen Stück kein Windschutz besteht. Ferner ist es auch erforderlich, die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h nicht erst unmittelbar vor Beginn des Kurvenbereichs bzw. des Wegfalls des Seitenstreifens beginnen zu lassen, sondern diese bereits etwa 500 m zuvor anzuordnen, um sicherstellen zu können, dass sich regelkonform verhaltende Fahrzeugführer zum Zeitpunkt der Einfahrt in den Kurvenbereich die reduzierte Geschwindigkeit erreicht haben. In Anbetracht der Kürze des Streckenabschnitts von etwa 1,5 km und der Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um lediglich 20 km/h ist die Anordnung auch angemessen. Ein unzumutbarer Eingriff in das Grundrecht der allgemeinen Handlungsfreiheit des Klägers gemäß Art. 2 Abs. 1 GG ist darin nicht zu sehen. Auf einer Strecke von 1,5 km beträgt die Differenz der Fahrtzeit zwischen 120 km/h und 100 km/h lediglich neun Sekunden. Eine solch geringfügige Verzögerung der Fahrt des Klägers steht weder abstrakt noch im konkreten Fall außer Verhältnis zum mit der verkehrsrechtlichen Anordnung bezweckten Schutz wichtiger Rechtsgüter wie Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer.

III. Nach alledem ist die Klage mit der Kostenfolge des § 154 Abs. 1 VwGO abzuweisen. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 167

VwGO i.V.m. §§ 709 ff. Zivilprozessordnung – ZPO –. Die Berufung war nicht gemäß § 124a Abs. 1 Satz 1 VwGO zuzulassen, da der Rechtsstreit weder grundsätzliche Bedeutung im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO hat noch ein Fall der Divergenz im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 4 VwGO vorliegt.

## Rechtsmittelbelehrung

Die Beteiligten können **innerhalb eines Monats** nach Zustellung des Urteils die **Zulassung der Berufung** durch das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz **beantragen**.

Der Antrag ist bei dem **Verwaltungsgericht Trier**, Egbertstraße 20a, 54295 Trier, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument zu stellen. Er muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Innerhalb **von zwei Monaten** nach Zustellung des Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem **Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz**, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument einzureichen.

Der Antrag auf Zulassung der Berufung und die Begründung müssen durch einen Rechtsanwalt oder eine sonstige nach Maßgabe des § 67 VwGO vertretungsbefugte Person oder Organisation erfolgen. In den Fällen des § 55d VwGO ist ein elektronisches Dokument nach Maßgabe des § 55a VwGO zu übermitteln.

Die Berufung kann nur zugelassen werden, wenn

1. ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
2. die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
3. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
4. das Urteil von einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts, des Bundesverwaltungsgerichts, des gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
5. ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

## Beschluss

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 5.000,00 € festgesetzt (§§ 52 Abs. 1, 63 Abs. 1 GKG in Verbindung mit Nr. 46.15 des von Richtern der Verwaltungsgerichtsbarkeit erarbeiteten Streitwertkatalogs, NVwZ-Beilage 2013, S. 58).

Gegen die Festsetzung des Streitwertes steht den Beteiligten und den sonst von der Entscheidung Betroffenen die **Beschwerde** an das Obergerverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200,00 € übersteigt.

Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn sie **innerhalb von sechs Monaten**, nachdem die Entscheidung zur Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, eingelegt wird.

Die Beschwerde ist bei dem **Verwaltungsgericht Trier, Egbertstraße 20a, 54295 Trier**, schriftlich, nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument oder zu Protokoll der Geschäftsstelle einzulegen. In den Fällen des § 55d VwGO ist ein elektronisches Dokument nach Maßgabe des § 55a VwGO zu übermitteln.

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*